Société des traversiers du Québec

Rapport d'activités 1998-1999

Québec

Le contenu de cette publication a été rédigé par
la Société des traversiers du Québec

Dépôt légal — Bibliothèque nationale du Québec, 1999
Bibliothèque nationale du Canada
ISBN : 2-551-19256-0
© Gouvernement du Québec

Monsieur Jean-Pierre Charbonneau
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Gouvernement
Québec

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport d'activités de la Société des traversiers du Québec pour l'exercice terminé le 31 mars 1999.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre délégué aux Transports,

Jacques Baril

Québec, juillet 1999

100-04897/

Société des traversiers du Québec

RAPPORT D'ACTIVITÉS

Monsieur Jacques Baril
Ministre délégué aux Transports
Gouvernement du Québec
Québec

Monsieur le Ministre,

Conformément aux exigences de l'article 19 de la Loi sur la Société des traversiers du Québec (L.R.Q., c. S-14), j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport d'activités de l'entreprise pour l'exercice financier qui s'est terminé le 31 mars 1999.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président-directeur général,

Liguori Hinse, ing.

Québec, juillet 1999

Table des matières

Message du président-directeur général 9

Partie I — La Société des traversiers du Québec 11

- Présentation 11
- Conseil d'administration 11
- Direction 11
- Organigramme au 31 mars 1999 12
- Carte réseau 13
- Rétrospective de l'année 14
  - ➢ Conseil d'administration 14
  - ➢ Direction 14
  - ➢ Ressources humaines 14
    - • Effectif 14
    - • Formation 14
    - • Bourses d'études 15
    - • Santé et sécurité au travail 15
    - • Analyse organisationnelle 15
    - • Code d'éthique 16
  - ➢ Exploitation 16
    - • Achalandage total 16
    - • Unités équivalentes automobiles 16
    - • Modifications d'horaires 17
    - • Bilan de l'application de la *Loi sur la protection des non-fumeurs* 17
    - • Code d'éthique des usagers du Saint-Laurent 17
    - • Norme CSA S826 17
    - • Nouveaux systèmes de terminaux de point de vente 17
    - • Navires 17
    - • Infrastructures terrestres 18
  - ➢ Communications et service à la clientèle 18
    - • Comités consultatifs 18
    - • Info-STQ 19
    - • Partenariats 19
    - • Politique gouvernementale relative à l'emploi et à la qualité de la langue française 19
  - ➢ Administration et finances 19
    - • Transition à l'an 2000 19
    - • Indicateurs de gestion 19

Table des matières

- Résultats financiers 20
  - ➢ Dépenses 20
  - ➢ Revenus 20
  - ➢ Pourcentage d'autofinancement 21
  - ➢ Participation gouvernementale recouvrable 21
  - ➢ Avoir déficitaire 21
- Étude de marché des services de traversiers exploités par la STQ 22
  - ➢ Contexte 22
  - ➢ Objectifs 22
  - ➢ Enquêtes 22
  - ➢ Résultats 22
- Plan stratégique des opérations de la Société des traversiers du Québec 23

Partie II — Revue statistique 25

Tableau I — Nombre de passagers transportés 25
Tableau II — Nombre de véhicules transportés 26
Tableau III — Les traversées en 1998-1999 28
Tableau IV — Les finances 29
Tableau V — Pourcentage d'autofinancement 31

Partie III — États financiers 33

- Rapport de la direction 33
- Rapport du vérificateur 34
- Résultats et déficit de l'exercice terminé le 31 mars 1999 35
- Bilan au 31 mars 1999 36
- Évolution de la situation financière de l'exercice terminé le 31 mars 1999 37
- Notes complémentaires 38

MESSAGE DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

L'exercice financier 1998-1999 se distingue par la réalisation d'actions visant à obtenir une meilleure connaissance des clientèles fréquentant nos traverses. Cette connaissance permettra à la Société des traversiers du Québec de répondre encore plus adéquatement à ses clients, faisant du service à la clientèle une priorité au même titre que la saine gestion de l'ensemble de ses ressources. Une vaste enquête, ayant pour objectif de définir le profil-client selon les traverses et de recueillir l'évaluation de nos services actuels, s'est déroulée de la mi-août jusqu'au début d'octobre 1998.

Mieux connaître nos clients et les tendances du marché est essentiel. Être capable d'analyser l'impact économique et les avantages sociaux attribuables à nos traverses est indispensable. C'est grâce à ces renseignements que nous serons en mesure d'améliorer nos services et de les promouvoir de manière plus efficace. La diffusion de cette information permet également aux décideurs et aux intervenants de mieux comprendre l'impact économique généré en région par la présence d'un service de traversier. Cet impact économique se traduit par la création d'emplois directs et indirects et par des avantages sociaux et économiques pour nos diverses clientèles.

Ayant à l'esprit de garder un contact régulier avec ses clientèles très différentes d'une traverse à l'autre, la STQ a mis en place de nouveaux outils de communication. De plus, afin de mieux répondre aux attentes de ses clientèles régulières, touristiques, commerciales et industrielles, la STQ a modifié à la hausse la fréquence des départs à plusieurs traverses pour mieux équilibrer l'offre et la demande à certaines périodes.

Le projet pilote de mise en service du *N.M.Félix-Antoine-Savard* dans l'axe Matane—Baie-Comeau—Godbout à l'été 1998 en est un bel exemple. La présence de ce navire a permis de doubler le nombre de départs à cette traverse et de mieux répondre à un accroissement de 91 % de la demande en transport lourd durant la période estivale.

Pour l'ensemble de la STQ, l'achalandage des passagers a connu une hausse de 7,7 % atteignant 5 460 571 passagers. Quant au transport de véhicules (désormais convertis en unités équivalentes automobiles), il a augmenté de 7,1 % pour atteindre 2 433 382 unités équivalentes automobiles.

Au cours de l'automne 1998, la Société s'est associée aux mouvements des divers intervenants pour dénoncer la politique fédérale sur les droits de déglaçage. Elle a vigoureusement fait valoir que les droits de déglaçage appliqués à la Société en fonction du nombre d'escales des navires n'étaient pas réalistes.

Chacune de ces actions a produit des résultats qui sont le fruit d'un travail collectif. Chaque employé de la STQ, qu'il soit à bord des navires, sur terre ou membre du personnel administratif peut être fier de contribuer à l'évolution des services de traversier. Grâce à la qualité de ses employés, qui sont en contact direct avec le client, la STQ s'acquitte de sa mission et reste à l'écoute de ses clients qui sont sa raison d'être.

Le président-directeur général,

LIGUORI HINSE, ing.

Roch Théroux

Sur le pont de l'un des navires de la traverse Québec-Lévis

Partie I — LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC

PRÉSENTATION

La Société des traversiers du Québec (STQ) est une compagnie à fonds social constituée par une loi spéciale de l'Assemblée nationale, le 4 juin 1971. Son capital-actions fait partie du domaine public et il est détenu par le ministre des Finances. L'autorité tutélaire est exercée par le ministre des Transports.

La mission de la Société des traversiers du Québec est d'assurer des services de traversiers sécuritaires et fiables permettant le transport des personnes, des véhicules et des marchandises, contribuant ainsi à l'essor social, économique et touristique du Québec.

Les valeurs véhiculées dans l'entreprise sont :

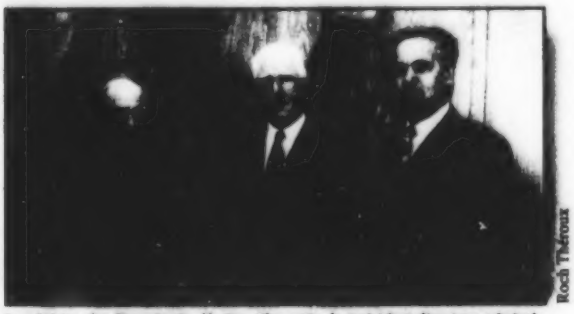
- le respect des personnes;
- l'esprit de créativité;
- le souci de la qualité du service;
- le goût du partenariat.

Les cinq grandes orientations de la STQ sont :

- assurer des services de qualité;
- assurer la sécurité des usagers et la fiabilité des services de traversiers par le maintien en bon état des installations et de l'équipement, avec le souci du respect de l'environnement;
- gérer ses activités et ses ressources en favorisant l'esprit d'innovation, le partenariat et l'efficience;
- contribuer à l'essor touristique et social des régions;
- associer et soutenir son personnel, assurer la santé et la sécurité de ce dernier, et valoriser sa contribution à l'amélioration du rendement de la STQ.

Créée à l'origine pour assurer la liaison entre les villes de Québec et de Lévis, la STQ s'est développée au cours des années et gère maintenant huit traverses dont trois avec la participation de l'entreprise privée.

Siège social : 109, rue Dalhousie
Québec (Québec)
G1K 9A1



Roch Théroux

Le ministre des Transports, M. Guy Chevrette, le président-directeur général, M. Liguori Hinse, le ministre délégué aux Transports, M. Jacques Baril

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Liguori Hinse
Président-directeur général
Société des traversiers du Québec

Yvan Desgagnés
Homme d'affaires
Saint-Irénée

Nicole L. Bergeron
Coordonnatrice
Projet Taxibus-Deux Rives
Sorel

Louise Levasseur
Directrice générale
Société nationale des Québécois de la Côte-Nord
Baie-Comeau

Alain Poirier
Avocat
Centre communautaire juridique Bas-Saint-Laurent-Gaspésie
Matane

DIRECTION

Président-directeur général
Liguori Hinse

Vice-président à l'exploitation
Patrice St-Amant

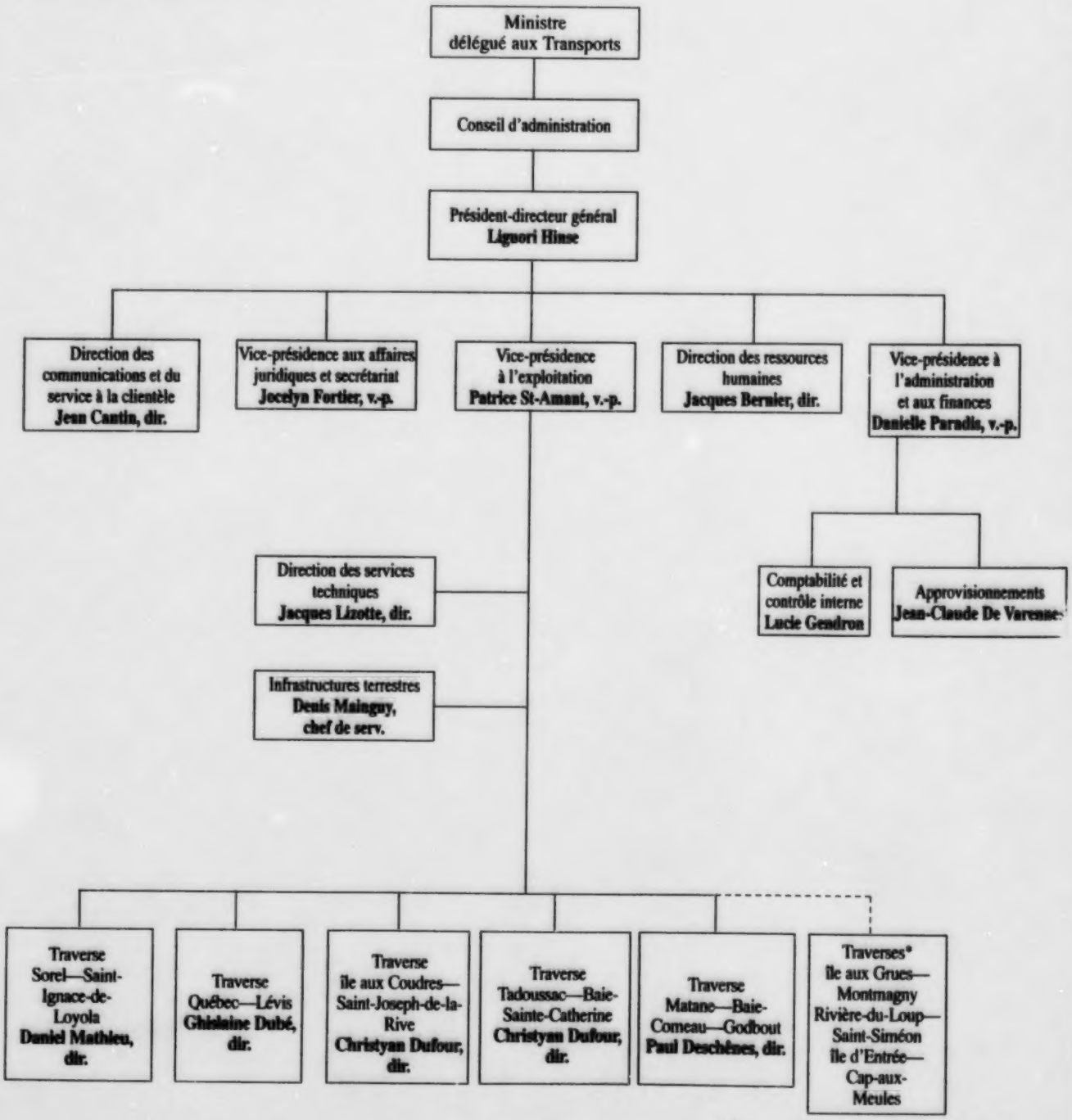
Vice-président aux affaires juridiques et secrétaire
Jocelyn Fortier

Vice-présidente à l'administration et aux finances
Danielle Paradis

Directeur des ressources humaines
Jacques Bernier

Directeur des communications et du service à la clientèle
Jean Cantin

■ ORGANIGRAMME AU 31 MARS 1999

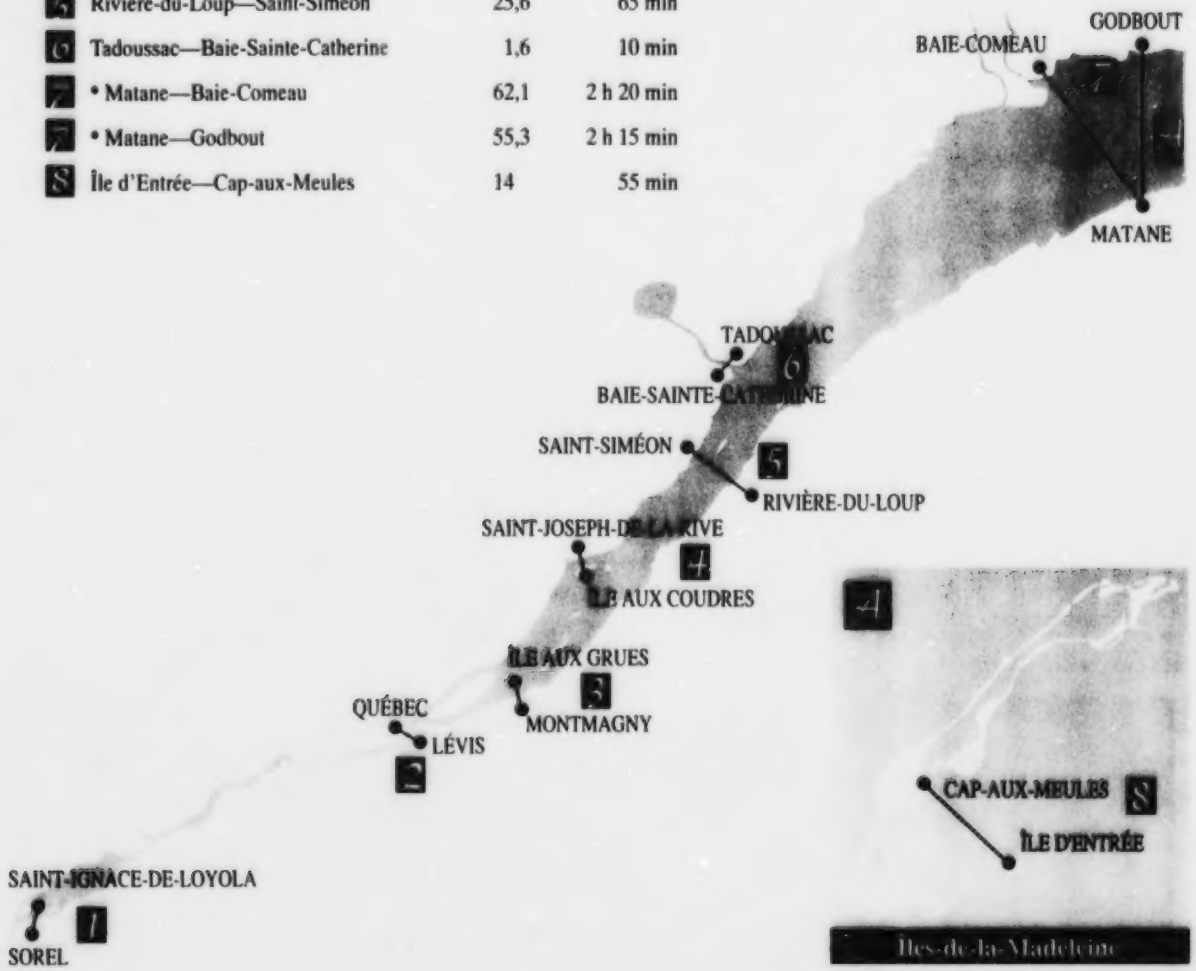


* Traverses exploitées en collaboration avec l'entreprise privée

CARTE RÉSEAU

La Société des traversiers du Québec exploite huit traverses

		Distance (km)	Durée
1	Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	1,6	10 min
2	Québec—Lévis	1,0	10 min
3	Île aux Grues—Montmagny	7,8	30 min
4	Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	3,7	15 min
5	Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	25,6	65 min
6	Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	1,6	10 min
7	• Matane—Baie-Comeau	62,1	2 h 20 min
7	• Matane—Godbout	55,3	2 h 15 min
8	Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	14	55 min



■ RÉTROSPECTIVE DE L'ANNÉE

➢ CONSEIL D'ADMINISTRATION

Au cours de l'exercice 1998-1999, le conseil d'administration a tenu cinq assemblées régulières et une assemblée spéciale. Dans sa volonté d'être présente dans les régions et d'établir des relations avec les partenaires du milieu, la STQ a tenu deux de ces assemblées en région, soit à Matane en juin et à Baie-Comeau en septembre.

Le conseil d'administration de la STQ : M. Yvon Duguay, vice-président, M^me^ Louise Levasseur, M^me^ Nicole Bergeron, M. Alain Poirier, M. Ugwori Hisse, président-directeur général

➢ DIRECTION

La direction a augmenté la fréquence de ses réunions. Chaque service a élaboré son plan de travail en fonction d'objectifs à atteindre et d'échéanciers à respecter. Ce procédé vise à permettre une meilleure coordination des projets en cours et à venir, ainsi qu'une augmentation de l'efficacité de chaque service.

Le comité de direction : M. Patrice St-Amant, M. Jocelyn Poirier, M^me^ Danielle Paradis, M. Ugwori Hisse, M. Jacques Bernier, M. Jean Castin

➢ RESSOURCES HUMAINES

• Effectif

L'exercice 1998-1999 n'a pas connu les bouleversements de l'année précédente, en ce qui a trait au personnel de la Société. En effet, après les départs à la retraite de 1997, l'effectif s'est stabilisé et a même connu une légère croissance aux traverses où l'achalandage exigeait une augmentation du service.

RÉPARTITION DE L'EFFECTIF DE LA SOCIÉTÉ (en équivalents temps complet)

Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	54
Québec—Lévis	96
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	42
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	62
Matane—Baie-Comeau—Godbout	90
Atelier 85	7
Siège social	29
Total	**380**

• Formation

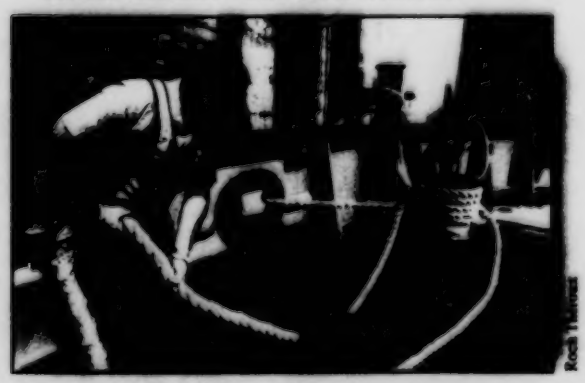
La Société a toujours reconnu l'importance d'investir dans la formation et le perfectionnement de son personnel. Au cours du dernier exercice, 1,4 % de la masse salariale, soit près de 260 000 $, a été allouée au plan de développement des ressources humaines. Près de 6 200 heures, soit une moyenne de 16 heures par employé, furent consacrées à des activités de formation, principalement dans les domaines des mesures d'urgence, du maintien des compétences des officiers mécaniciens et des officiers de navigation, de l'informatique et de la gestion.

- **Bourses d'études**

Dans l'optique d'assurer une relève qualifiée et compétente, la Société apporte sa contribution en offrant des bourses d'études à des étudiants de l'Institut maritime de Rimouski depuis 1990. Deux bourses de 500 $ chacune ont été remises cette année à des étudiants en mécanique de marine et en navigation pour leur rendement scolaire exceptionnel.

- **Santé et sécurité au travail**

L'année 1998-1999 démontre de nouveau que les efforts de l'ensemble du personnel, en matière de prévention des accidents de travail, peuvent donner des résultats très significatifs. Le nombre d'accidents de travail avec perte de temps s'est avéré l'un des plus bas des quinze dernières années, avec un taux de fréquence de 45. Par ailleurs, le nombre de jours perdus à la suite d'accidents a diminué de 25 %, comparativement au précédent exercice, le taux de gravité se chiffrant à 725. À cet égard, il convient de souligner la performance du personnel des traverses Québec—Lévis, Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine et île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive. À cette dernière traverse, pour une quatrième année consécutive, les employés n'ont eu aucun accident avec perte de temps. Par rapport au précédent exercice financier, le nombre de jours perdus par suite d'accidents en 1998-1999 a diminué de plus de 68 % à la traverse Québec—Lévis et de 30 % à la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine.



M. Bruno Gagnon, matelot à la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine

- **Analyse organisationnelle**

En juin 1998, le laboratoire de recherche et de développement de la Faculté des sciences de l'administration de l'Université Laval a soumis une analyse organisationnelle sur la structure et le fonctionnement de la Société. Ce rapport recommandait de conserver la structure fonctionnelle de la Société, mais d'y instaurer des mécanismes de coordination horizontale adéquats. Les autres recommandations concernaient particulièrement la révision du statut et des responsabilités des directeurs de traverse, les changements requis à la culture organisationnelle et l'importance de doter la STQ d'un système moderne et intégré de genèse et de gestion de l'information.

Les directeurs de traverse : M. Paul Deschênes, traverse Matane-Baie-Comeau-Godbout, Mme Ghislaine Dubé, traverse Québec-Lévis, M. Christyan Dufour, traverses Île aux Coudres–Saint-Joseph-de-la-Rive et Tadoussac–Baie-Sainte-Catherine, M. Daniel Mathieu, traverse Sorel-Saint-Ignace-de-Lavalt

Reconnaissant l'importance de ce rapport et la pertinence de ses recommandations, la direction de la Société a mis en œuvre des mécanismes de coordination efficaces, telles des réunions plus fréquentes du comité de direction et des rencontres périodiques de coordination avec les directeurs de traverse et avec l'ensemble des gestionnaires. Elle a révisé à la hausse les responsabilités et les tâches attendues des directeurs de traverse, accentuant ainsi leur rôle de représentant de la Société dans leur région et de gestionnaire responsable de l'exploitation de leur traverse. La direction a également profité des rencontres périodiques des gestionnaires pour intervenir sur la culture organisationnelle.

Par ailleurs, la Société envisage, dans ses orientations corporatives pour l'exercice 1999-2000, de faire une analyse complète de ses besoins pour l'implantation d'un système de gestion de l'information moderne et efficace.

- **CODE D'ÉTHIQUE**

Au cours de l'année, le conseil d'administration de la Société a adopté un code d'éthique et de déontologie du personnel ayant pour objectif de préserver l'intégrité et l'impartialité de l'administration, et d'assurer le maintien d'un comportement professionnel de ses employés.

➢ EXPLOITATION

- **ACHALANDAGE TOTAL**

Une augmentation de 7,7 % avec 5 460 571 passagers et une hausse de 7,0 % des véhicules pour atteindre le nombre record de 1 908 283 véhicules rendent compte de l'achalandage total de l'exercice 1998-1999. Deux raisons principales expliquent ces hausses :

- la réparation majeure du pont de l'autoroute Jean-Lesage à la hauteur de Saint-Romuald a encouragé les automobilistes à utiliser le service de la traverse Québec—Lévis;

- une forte augmentation de camions-remorques aux traverses :
  - Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola
  - Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine
  - Matane—Baie-Comeau—Godbout.

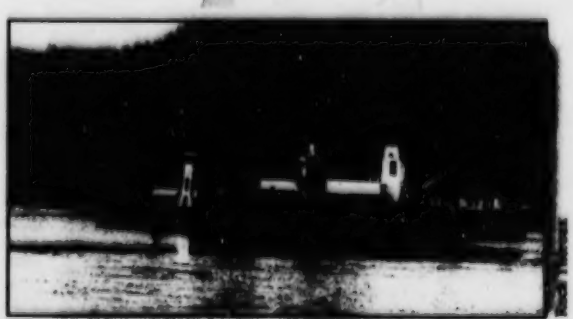
- **UNITÉS ÉQUIVALENTES AUTOMOBILES**

Bien qu'un camion-remorque n'occupe pas le même espace qu'une automobile, les données statistiques recueillies jusqu'à présent sur le chargement des navires considéraient ces deux types de véhicules comme une unité véhicule. La STQ a transformé les différents types de véhicules en unités équivalentes automobiles (U.E.A.). Les critères d'équivalence établis pour chaque catégorie de véhicules sont identiques, quelle que soit la traverse. Ce nouveau système permet d'uniformiser les statistiques d'occupation des navires. Le tableau suivant présente les équivalents des principales catégories.

Motocyclette, motoneige	0,5 automobile
Équipement supplémentaire	0,5 automobile
Camion	2,0 automobiles
Camion-remorque	4,0 automobiles
Autobus	3,0 automobiles
Remorque	
Petite et 6 à 8 mètres (non commerciale)	1,0 automobile
Plus de 8 mètres et commerciale plus de 6 mètres	2,0 automobiles
Autres	1,0 automobile

Le nombre record de 1 908 283 véhicules transportés correspond, après conversion, à 2 433 382 unités équivalentes automobiles (U.E.A.). Les automobiles représentent 83,4 % du nombre de véhicules transportés en occupant 65,4 % de l'espace, tandis que les camions, qui constituent 11,2 % des véhicules transportés, couvrent 30,4 % de l'espace.

Le tableau II de la revue statistique présente des comparaisons entre les véhicules en valeur absolue et les U.E.A. pour chaque traverse. L'importance de la présence des camions-remorques aux traverses Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine et Matane—Baie-Comeau—Godbout est manifeste dans ce tableau.



N.M. Jos-Deschênes à la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine

- **Modifications d'horaires**

Pour mieux répondre aux attentes et à la demande croissante de ses diverses clientèles, la STQ a prolongé la saison du service à deux navires aux traverses Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola et Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine. Elle a également procédé à la remise en service des traversées du matin entre 6 h et 7 h et des traversées de nuit entre de 0 h 20 et 2 h 20 à la traverse Québec—Lévis. De plus, une très forte demande de transport de billots de bois de la Côte-Nord vers la région de Matane (hausse de 91 % de la demande de camions à l'été) a nécessité plusieurs traversées additionnelles à la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout.

- **Bilan de l'application de la Loi sur la protection des non-fumeurs**

La nouvelle politique de protection des non-fumeurs est entrée en vigueur le 31 mai 1998, à l'occasion de la Journée internationale des non-fumeurs. La nouvelle politique interdit l'usage du tabac dans tous les établissements et sur les navires de la Société afin d'assurer une meilleure qualité de l'air, protégeant ainsi la santé du personnel et des clients.

Durant les cinq mois précédant l'entrée en vigueur de cette nouvelle politique, la STQ avait lancé une importante campagne de sensibilisation auprès de sa clientèle. Parallèlement, un programme d'aide aux employés qui désiraient cesser de fumer a été mis sur pied. Plusieurs ont réussi avec ou sans le programme d'aide à se départir de la cigarette.

Le respect de cette nouvelle politique a exigé du doigté de la part de notre personnel en contact direct avec le client. La STQ est à l'avant-garde de la réglementation sur la protection des non-fumeurs. Bientôt, tous les lieux publics devront s'y conformer.

- **Code d'éthique des usagers du Saint-Laurent**

En août 1998, la STQ a adhéré au « Code d'éthique des usagers du Saint-Laurent » conçu par la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES). Ce code est un outil de sensibilisation à la protection de l'environnement du Saint-Laurent.

- **Norme CSA S826**

Préoccupée par la fiabilité et la sécurité dans le transport maritime, la STQ a participé à la préparation de la nouvelle norme CSA S826, conjointement avec BC Ferries, Marine Atlantic, Transport Québec et Travaux publics Canada. Cette norme regroupe la conception, l'exploitation, l'inspection et l'entretien des embarcadères de traversiers. Elle entrera en vigueur au cours de l'an 2000.

- **Nouveaux systèmes de terminaux de point de vente**

De nouveaux systèmes de terminaux de point de vente ont été mis en place pour améliorer la vente des billets, l'émission de factures pour ceux qui profitent d'un compte ouvert avec la STQ et le processus de compilation des données statistiques aux traverses Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola et Québec—Lévis.

- **Navires**

Les navires de la STQ sont inspectés et réparés selon un plan d'entretien strict et complet de la flotte. La saine gestion de l'entretien des navires permet à la STQ d'avoir un taux de réussite de 97,9 %, c'est-à-dire que seulement 2,1 % des traversées prévues sont annulées. Le plan d'entretien prévoit des inspections périodiques de la carène des navires, ce qui nécessite leur mise en cale sèche. Parfois, certains bris imprévisibles peuvent également exiger le carénage d'un navire.

Ainsi, le *N.M. Félix-Antoine-Savard* a heurté un fond rocheux près du quai de Baie-Sainte-Catherine en avril 1998. Le bris alors subi par son hélice a été réparé temporairement, ce qui a permis la mise en service du navire à la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout au cours de l'été 1998. Cet ajout de navire a permis d'augmenter la fréquence des départs à toutes les trois heures durant la journée et d'offrir un meilleur service. L'expérience s'est avérée un succès en répondant adéquatement à la hausse de l'achalandage estival générée tant par les vacanciers que par la hausse constante du transport routier.

Par ailleurs, le 15 janvier 1999, le moteur bâbord du *N.M. Alphonse-Desjardins* de la traverse Québec—Lévis a subi un bris majeur. Une fissure s'est développée au bloc moteur d'origine, datant de 1971, nécessitant son remplacement. Le *N.M. Lomer-Gouin* a assuré seul le service du 15 janvier au 15 mars, date du retour en service du *N.M. Alphonse-Desjardins*. N'ayant aucun navire de relève disponible à cette période, la Société a mis en place un service d'autobus entre les gares de Québec et de Lévis aux heures de pointe du matin et de fin de journée afin d'offrir un service d'appoint durant ces périodes de grand achalandage.

Finalement, deux navires sont allés en cale sèche et un troisième a profité de certaines transformations. C'est ainsi que le *N.M. Joseph-Savard* de la traverse Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive a bénéficié de son carénage quadriennal. De plus, on a saisi l'occasion pour le doter d'un nouveau système de sauvetage. D'un autre côté, on a mis en cale sèche le *N.M. Jos-Deschênes* pour le remplacement de ses deux arbres porte-hélice. Enfin, le *N.M. Grue-des-Îles* de la traverse Île aux Grues—Montmagny a subi quelques transformations pour obtenir la classification « Eaux Secondaires, Classe I ». Ce changement de classification permettra au navire de circuler entre le port de Québec et l'île aux Grues avec des passagers à son bord.

- **INFRASTRUCTURES TERRESTRES**

Au cours de l'exercice 1998-1999, des travaux d'amélioration du service à la clientèle et de la sécurité ont été exécutés.

Ainsi, les rampes d'embarquement à Tadoussac et à Baie-Sainte-Catherine ont été remplacées au cours de l'été et de l'automne 1998. Ce remplacement était devenu nécessaire à cause du phénomène de fatigue des matériaux provoquée par le passage de trafic de plus en plus lourd.

Des réparations majeures à la face sud du quai de Godbout ont été faites de juillet à novembre 1998. Il s'agit de travaux de renforcement de la palplanche d'acier ainsi que la mise en place d'enrochement de protection. Ces travaux se poursuivront au cours du prochain exercice financier.

L'aménagement de passerelles piétonnières reliant la gare et le pont des passagers du traversier pour les gares de Matane sur la rive sud et de Baie-Comeau du côté nord a été complété. Ce nouvel aménagement favorise un accès au navire plus sécuritaire et mieux protégé des intempéries pour la clientèle piétonnière. De plus, l'embarquement des passagers et des véhicules s'en trouve nettement amélioré pour ce qui est de la sécurité et de la rapidité de chargement puisque les passagers n'empruntent plus le pont des véhicules pour monter à bord du traversier.

En partenariat avec la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau—Hauterive (SOPOR), la STQ a fait construire une nouvelle gare à Baie-Comeau. Cette gare moderne a une capacité d'accueil de 250 personnes au rez-de-chaussée, alors que SOPOR y a ses bureaux à l'étage.

La nouvelle gare à Baie-Comeau

Quant à la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, les plans et devis pour la construction des gares à Tadoussac et à Baie-Sainte-Catherine ont été préparés. Les travaux sont prévus au prochain exercice financier.

> COMMUNICATIONS ET SERVICE À LA CLIENTÈLE

Avec une approche qui tient de plus en plus compte du client, la STQ a créé de nouveaux outils de communication.

- **COMITÉS CONSULTATIFS**

Afin de se rapprocher de ses usagers, des intervenants socio-économiques et des élus locaux, la STQ a entrepris un programme de mise en place de comités consultatifs régionaux. À ce jour, un comité consultatif régional a été constitué aux traverses Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola, Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive et Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine. La STQ prévoit poursuivre ce programme au cours de l'exercice financier 1999-2000.

Les objectifs visés par la constitution des comités consultatifs régionaux sont les suivants :

- prendre le pouls des usagers;
- les impliquer dans l'élaboration des enjeux stratégiques de la STQ;
- consulter les usagers sur les décisions nécessitant des modifications aux services offerts;
- travailler en coopération avec les usagers dans la définition des services recherchés;
- déterminer, avec les usagers, des objectifs qui rencontrent tant les besoins des communautés et des clients desservis par la STQ que les enjeux et les défis de la STQ dans la poursuite des objectifs budgétaires gouvernementaux.

La STQ prévoit tenir annuellement au moins deux assemblées de chacun des comités consultatifs régionaux, soit une à l'automne pour faire le point sur le service offert durant la période estivale et préparer les budgets de l'exercice financier à venir, et une au printemps pour présenter les budgets agréés par le gouvernement et les services qui seront offerts au cours de l'exercice à venir.

- **INFO-STQ**

Un nouvel outil, l'Info-STQ, a vu le jour à la fin de l'exercice financier en mars 1999. Ce bulletin d'information est transmis aux clients d'affaires, aux élus municipaux, locaux et nationaux ainsi qu'à divers partenaires dans les régions desservies par la STQ. La fréquence de parution est variable et elle suivra l'importance des événements à transmettre. Ce bulletin permet à la STQ de mieux se faire connaître, d'informer ses partenaires de l'évolution des dossiers et de promouvoir ses services auprès de ses clients.

- **PARTENARIATS**

La STQ a continué de participer activement aux événements des régions qu'elle dessert, soit par des ajouts de traversées, soit par des commandites, ou par la tenue d'événements à bord de ses navires : Festival de la gibelotte de Sorel, Grand tour cycliste, Festival d'été de Québec, Fêtes de la Nouvelle-France, casino-croisière pour la Fondation rêves d'enfants à Québec, Marathon des deux rives, Traversée salut la parenté du Festival de la crevette de Matane, etc. Divers événements médiatisés ont été parfois tenus à bord des navires, exemples : des conférences de presse sur les droits de déglaçage à Québec, le brunch du Comité régional des usagers du transport en commun, la visite du Bonhomme Carnaval.

Les partenariats avec l'industrie touristique ont permis à la STQ de remporter le Grand Prix du tourisme de l'ATR Gaspésie dans la catégorie Grande entreprise publique. Ce prix a été remis à la STQ pour la mise en service du *N.M. Félix-Antoine-Savard* à la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout à l'été 1998.

- **POLITIQUE GOUVERNEMENTALE RELATIVE À L'EMPLOI ET À LA QUALITÉ DE LA LANGUE FRANÇAISE**

La STQ a préparé et transmis à l'Office de la langue française, le 13 janvier 1998, un nouveau projet de politique linguistique. Ce projet, préparé par un comité *ad hoc* de la politique linguistique de la STQ, attend son approbation par l'Office de la langue française.

La Société prévoit soumettre sa nouvelle politique linguistique à la première assemblée du conseil d'administration qui suivra la date de réception de l'avis d'approbation de l'Office de la langue française.

➢ ADMINISTRATION ET FINANCES

- **TRANSITION À L'AN 2000**

La seconde étape dans la transition à l'an 2000 a été complétée avec succès par l'acquisition et l'installation d'« Athéna », logiciel de comptabilité et de budget sous Windows. Le changement de système a nécessité de nombreux jours de formation, la conversion des données de l'ancien système au nouveau et la conception à partir de zéro des états financiers et des rapports aux gestionnaires avec de nouveaux outils.

Comme tous les logiciels ne pourront être réécrits d'ici l'an 2000, le fournisseur a modifié les autres logiciels existants pour leur permettre de faire le passage à l'an 2000. Le 1er décembre 1998, le fournisseur a émis un certificat de conformité attestant que tous les logiciels comptables de la STQ avaient été testés et modifiés pour être conformes à l'an 2000.

- **INDICATEURS DE GESTION**

La STQ a installé un système de mesure de première qualité, les indicateurs de gestion, qui donne aux gestionnaires des signaux avertisseurs leur permettant de prendre des décisions éclairées à temps. L'originalité du système repose sur le fait qu'il s'appuie sur les trois axes de la mission et apporte une réponse concrète aux dimensions de l'efficacité d'une saine gestion. Ces indicateurs de gestion, axés sur les orientations et les objectifs actuels de la planification stratégique, s'ajusteront au fur et à mesure pour répondre aux besoins des décideurs qui évoluent dans un environnement toujours changeant.

La production d'indicateurs de gestion couvrant tous les paliers hiérarchiques a représenté un défi de taille. La nécessité de tenir compte de plusieurs facteurs a complexifié leur élaboration. Voici les principaux facteurs pris en considération :

- le type d'indicateurs;
- le niveau de détail de l'indicateur;
- la mouvance des indicateurs;
- la fréquence de collecte et de présentation;
- la quantité et la provenance des données à traiter.

Les indicateurs suivants sont déjà présentés dans le rapport d'activités :

- pourcentage de réussite des traversées prévues;
- pourcentage d'autofinancement;
- sommes consacrées à la formation et leur pourcentage versus la masse salariale;
- heures de formation par employé;
- taux de fréquence et taux de gravité des accidents de travail.

Les nouveaux indicateurs suivants s'ajouteront :

- perte avant le service de la dette;
- niveau de satisfaction des clients;
- unités transportées.

RÉSULTATS FINANCIERS

L'exercice financier 1998-1999 a connu une hausse des dépenses de 11,7 % et une augmentation des revenus totaux de l'ordre de 12,2 %. La perte avant participations gouvernementales est passée de 36 208 184 $ à 40 387 101 $, soit une hausse de 11,5 %. Cette hausse marquée est en partie attribuable à l'amortissement et aux frais financiers du *N.M. Félix-Antoine-Savard.* L'écart entre les deux exercices pour l'amortissement du navire et les frais financiers est de 4 006 407 $. Si on élimine toutes les dépenses d'amortissement et tous les frais financiers, on obtient des hausses de 7,5 % des dépenses, soit 2 384 000 $, et de 5 % de la perte avant participations gouvernementales, soit 1 035 000 $.

➢ Dépenses

L'augmentation ajustée des dépenses à 7,5 % est principalement due aux postes touchant la masse salariale, le contrat d'opération, l'entretien et la réparation des navires et des quais ainsi que les autres frais d'exploitation et d'administration.

La masse salariale augmente de 1,1 %, soit 205 000 $. Cependant, si on tient compte des indemnités de départ payées en 1997-1998, l'augmentation serait plutôt de 3,6 %, soit 642 000 $. La prévision d'une baisse substantielle de la masse salariale, compte tenu de la réorganisation des services préparée au cours de l'année 1997-1998, ne s'est pas réalisée. Cet état de fait s'explique en grande partie par une augmentation de service dans la plupart des traverses.

- Québec—Lévis : remise en service de certaines traversées éliminées;
- Matane—Baie-Comeau—Godbout :
  - nombreuses traversées supplémentaires en raison d'une hausse de l'achalandage des camions;
  - mise en service pour la période estivale du *N.M. Félix-Antoine-Savard;*
- Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola : départs ajoutés à l'horaire du printemps et de l'automne;
- Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine : horaire constamment bonifié pour répondre à l'achalandage.

Pour ce qui est du contrat d'exploitation, le montant alloué pour la traverse Rivière-du-Loup—Saint-Siméon accuse une augmentation de 124 000 $, attribuable à la compensation de sa perte de revenus, provoquée par la concurrence du catamaran en service entre Rimouski et Forestville.

Quant à la hausse de 1 619 000 $ des coûts d'entretien et de réparations des navires, elle concerne les éléments suivants:

- la réparation temporaire de l'hélice du *N.M. Félix-Antoine-Savard;*
- le remplacement d'un des moteurs du *N.M. Alphonse-Desjardins;*
- le remplacement de l'équipement de sauvetage du *N.M. Lucien-L.* et du *N.M. Catherine-Legardeur.*

Cependant, un montant de 740 000 $ a été estimé comme recouvrement des assureurs pour les réparations du *N.M. Félix-Antoine-Savard* et du *N.M. Alphonse-Desjardins.*

Pour sa part, la hausse de 1 422 000 $ des coûts de l'entretien et de la réparation des quais se répartit entre

- le remplacement des rampes d'embarquement à Tadoussac et à Baie-Sainte-Catherine;
- la réfection du quai de Godbout.

En ce qui a trait aux autres frais d'exploitation et d'administration, les 361 000 $ supplémentaires sont disséminés dans plusieurs postes distincts.

Par ailleurs, une baisse des dépenses a été enregistrée dans l'achat de carburant. Bien que la consommation de carburant par les navires ait augmenté en raison de l'accroissement du service, les coûts de carburant ont diminué de 343 000 $ à cause des fluctuations à la baisse du prix du litre de carburant en cours d'année.

On remarque également une baisse des dépenses attribuée aux cotisations à la Commission de la santé et de la sécurité au travail (CSST). La STQ a vu le taux de gravité des accidents diminuer de façon importante pour l'exercice 1998-1999. Par le fait même, le coût des cotisations a diminué de 207 000 $.

➢ Revenus

Les revenus de transport ont augmenté de 1 222 741 $ pour atteindre un montant record de 11 991 424 $, soit 11,4 % de plus que l'an dernier. Cette croissance appréciable survient alors qu'aucune hausse de tarif n'est entrée en vigueur. L'augmentation de revenus reflète donc une demande accrue pour les services aux trois traverses payantes : Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola, Québec—Lévis et Matane—Baie-Comeau—Godbout. Outre le fait que les

revenus de l'année précédente aient été affectés par des menaces de grève et des grèves sporadiques à ces trois traverses, les raisons suivantes expliquent la hausse des revenus :

- Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola : le développement économique de la région a amené de nouveaux clients.
- Québec—Lévis : nouvelle clientèle amenée par les travaux sur les ponts de Québec.
- Matane—Baie-Comeau—Godbout : augmentation de l'achalandage des camions pour le transport du bois.

➢ Pourcentage d'autofinancement

Le pourcentage d'autofinancement de l'ensemble de la Société a connu une légère baisse, passant de 34,2 % en 1997-1998 à 33,7 % cette année. Le service de la dette a plus que triplé en trois ans, passant de 3 251 081 $ à 10 059 009 $, à la suite du financement du *N.M. Félix-Antoine-Savard* et des travaux de la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine. Si on ne tient pas compte de ces financements, le pourcentage d'autofinancement aurait augmenté de 1,1 % pour atteindre 35,3 %. L'absence de tarification aux traverses Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive et île aux Grues—Montmagny est un facteur qui empêche l'amélioration du pourcentage d'autofinancement de la STQ.

➢ Participation gouvernementale recouvrable

Au 31 mars 1999, la participation gouvernementale recouvrable accumulée totalise 13 984 737 $. Cette participation représente l'écart entre, d'une part, la somme des dépenses d'intérêt encourues sur les emprunts et de l'amortissement sur les immobilisations et, d'autre part, les subventions du gouvernement reçues pour permettre les versements sur ces emprunts. Lorsque les subventions reçues pour les versements des emprunts seront supérieures aux dépenses d'intérêt et d'amortissement des immobilisations, l'excédent viendra réduire la participation gouvernementale recouvrable.

➢ Avoir déficitaire

L'avoir déficitaire de la Société est de 8 321 990 $. Il continue d'augmenter en raison de la transaction du 31 mars 1993 où la STQ a acheté du ministère des Transports du Québec les quais et bâtiments relatifs à ses traverses pour la somme de 25 551 410 $, payable à demande. Antérieurement, les actifs de la Société étaient acquis par donation, de telle sorte que l'amortissement était compensé par un revenu correspondant. Dans le cas des actifs acquis en mars 1993, aucun revenu ne vient compenser leur amortissement puisqu'ils n'ont pas été donnés à la STQ, mais bien vendus. Au 31 mars 1999, l'amortissement accumulé sur ces immobilisations de 6 980 848 $ et la perte de 359 668 $ sur dispositions d'immobilisations acquises lors de cette transaction font partie du déficit accumulé de la Société.

ÉTUDE DE MARCHÉ DES SERVICES DE TRAVERSIERS EXPLOITÉS PAR LA STQ

En juillet 1998, la Société confiait, au Centre de recherche en gestion de l'Université du Québec à Montréal, un mandat de recherche sur le profil de ses clients et leur appréciation des services de traversiers. La Société a également demandé, au Centre, une évaluation de l'impact économique généré par la présence des traverses.

➢ Contexte

Dans un contexte où les besoins des clients évoluent constamment, il est fondamental de mesurer, avec les outils appropriés, les attentes des clients et le degré de satisfaction par rapport aux services fournis. Le contexte des finances gouvernementales commande que la Société utilise le plus efficacement possible les ressources publiques restreintes. Il est donc important de connaître l'impact économique des services de traversiers et de mesurer les avantages pour les clients de la présence d'un service de traversiers dans chacune des régions desservies.

➢ Objectifs

L'objectif général de la phase I de cette étude visait à mieux connaître la clientèle actuelle des services de traversiers. Les objectifs particuliers de cette phase étaient de

- connaître de façon détaillée le profil des clientèles actuelles de chaque traverse;
- mieux comprendre les comportements, attitudes et perceptions des clientèles actuelles;
- cerner les besoins futurs de certaines clientèles potentielles par activité (industrielle, touristique, régulière, etc.) en relation avec chaque service de traversiers sous la responsabilité de la Société des traversiers du Québec;
- procéder à un diagnostic de la situation de chaque traverse et proposer des stratégies générales et particulières pour améliorer les services.

Les objectifs de la phase II visaient à

- mesurer l'activité économique engendrée par les services de traversiers;
- déterminer les avantages sociaux nets à chacune des traverses exploitées par la STQ, dans un contexte de système de transport.

➢ Enquêtes

De la mi-août 1998 jusqu'au début d'octobre 1998, la STQ a mené, selon un mode d'échantillon reconnu, une enquête auprès de 5 643 clients sur l'ensemble des services de traversiers.

Quelque cinquante entrevues personnelles ont été réalisées auprès du personnel de la STQ, des commerçants, des industriels et des intervenants socio-économiques.

➢ Résultats

Les résultats de l'étude ont été compilés et présentés à la direction de la STQ. Le rapport des chercheurs fait ressortir diverses recommandations. De façon générale, les clients sont satisfaits des services offerts par la Société. Les résultats diffèrent grandement d'une traverse à l'autre, que ce soit pour le profil des clients ou pour leur appréciation des services de traversiers.

L'impact économique et les avantages sociaux attribuables à la présence de traversiers génèrent des retombées brutes calculées selon le multiplicateur statique augmenté de l'effet induit couramment utilisé par les économistes. Ainsi, les dépenses de la STQ

- contribuent au maintien de 635 emplois;
- engendrent des revenus de 40 millions de dollars pour l'économie du Québec;
- procurent aux gouvernements fédéral et provincial des revenus additionnels de 8,3 millions de dollars en taxes indirectes et en impôt sur les salaires.

En région, les retombées brutes minimales, puisque calculées selon le multiplicateur statique sans l'effet induit, pour les cinq traverses exploitées par la STQ consistent

- en dépenses qui contribuent au maintien d'emplois qui représentent entre 50 et 125 personnes-année;
- en revenus qui se situent entre 4 et 7 millions de dollars selon les régions où sont situées ces traverses.

PLAN STRATÉGIQUE DES OPÉRATIONS DE LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC

Supervisé par le comité de suivi de la STQ, le Centre de recherche en gestion de l'Université du Québec à Montréal a reçu le mandat d'élaborer un plan stratégique des opérations (PSO) pour la Société des traversiers du Québec.

Le PSO comporte trois volets qui influencent l'offre et la demande de transport à la STQ pour les dix prochaines années. Ces derniers sont les suivants :

- une définition des niveaux de services qui tient compte des services actuels et des besoins futurs;
- un plan d'utilisation, de maintien et de renouvellement de ses infrastructures navales et terrestres;
- un plan d'investissement et de financement approprié.

La méthodologie retenue consiste en l'analyse d'un ensemble de données sur le transport par traversier, recueillies au sein de la STQ et à l'externe. Une série d'entrevues et de rencontres de travail avec des employés de la STQ est également prévue.

Partie II — REVUE STATISTIQUE

■ TABLEAU I — NOMBRE DE PASSAGERS TRANSPORTÉS

Traverses exploitées par la Société

	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	901 112	875 675	991 428	865 264	896 515
Québec—Lévis	1 517 619	1 676 123	1 527 877	1 377 630	1 606 919
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	620 747	644 119	571 669	584 173	594 026
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	1 745 072	1 801 924	1 738 843	1 777 992	1 902 874
Matane—Baie-Comeau—Godbout	234 720	244 543	238 980	231 534	228 517
Sous-total	**5 019 270**	**5 242 384**	**5 068 797**	**4 836 593**	**5 228 851**

Traverses exploitées en collaboration avec l'entreprise privée

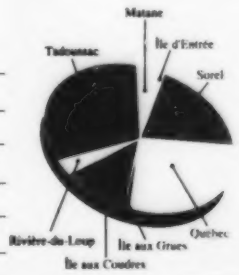
	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999
Île aux Grues—Montmagny	44 916	46 483	45 422	44 105	51 468
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	197 047	192 147	169 892	183 810	175 666
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	4 604	4 691	4 435	4 811	4 586
Sous-total	**246 567**	**243 321**	**219 749**	**232 726**	**231 720**
TOTAL	5 265 837	5 485 705	5 288 546	5 069 319	5 460 571

PASSAGERS TARIFIÉS / GRATUITS

	1998-1999	%
Passagers tarifiés	2 905 722	53,2
Passagers gratuits	2 554 849	46,8
Total	**5 460 571**	**100,0**

TOTAL DES PASSAGERS PAR TRAVERSE

	1998-1999	%
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	896 515	16,4
Québec—Lévis	1 606 919	29,4
Île aux Grues—Montmagny	51 468	0,9
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	594 026	10,9
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	175 666	3,2
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	1 902 874	34,9
Matane—Baie-Comeau—Godbout	228 517	4,2
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	4 586	0,1



■ TABLEAU II — NOMBRE DE VÉHICULES TRANSPORTÉS

BICYCLETTES :

	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	11 941	14 031	15 139	15 932	11 208
Québec—Lévis	49 770	60 515	57 024	50 038	61 003
Île aux Grues—Montmagny	3 224	3 417	3 791	3 785	5 258
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive			4 982	4 653	5 543
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	371	520	353	526	530
TOTAL	65 306	78 483	81 289	74 934	83 542

VÉHICULES MOTORISÉS

Traverses exploitées par la Société

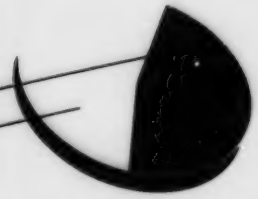
	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	412 992	412 685	487 256	413 953	446 082
Québec—Lévis	217 306	219 089	219 126	201 109	249 528
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	253 203	270 518	248 624	260 095	270 554
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	679 220	715 324	697 912	729 387	762 316
Matane—Baie-Comeau—Godbout	90 738	93 720	93 420	90 204	92 230
Sous-total	**1 653 459**	**1 711 336**	**1 746 338**	**1 694 748**	**1 820 710**

Traverses exploitées en collaboration avec l'entreprise privée

	1994-1995	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999
Île aux Grues—Montmagny	15 747	16 640	16 607	16 272	16 915
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	77 385	75 604	68 222	73 185	70 658
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	1	9	6	—	—
Sous-total	**93 133**	**92 253**	**84 835**	**89 457**	**87 573**
Total	1 746 592	1 803 589	1 831 173	1 784 205	1 908 283

VÉHICULES TARIFIÉS / GRATUITS

	1998-1999	
		%
Véhicules tarifiés	849 438	44,5
Véhicules gratuits	1 058 845	55,5
TOTAL	**1 908 283**	**100,0**

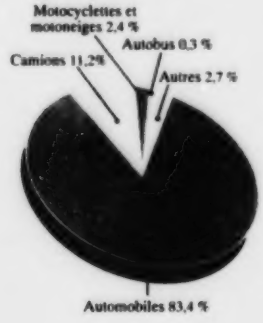


TYPES DE VÉHICULES MOTORISÉS

1998-1999

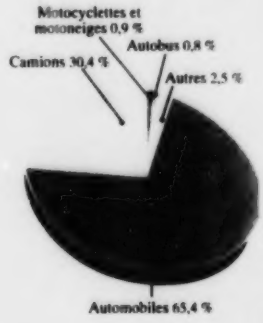
		%	En U.E.A.	% de l'espace occupé
Automobiles	1 591 781	83,4	1 591 781	65,4
Camions	213 743	11,2	739 274	30,4
Motocyclettes et motoneiges	44 622	2,4	22 307	0,9
Autobus	6 138	0,3	18 414	0,8
Autres	51 999	2,7	61 606	2,5
Total	1 908 283	100,0	2 433 382	100,0

* U.E.A. = Unités équivalentes automobiles



% des véhicules motorisés

% de l'espace occupé

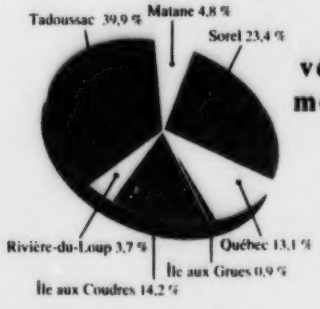


TOTAL DES VÉHICULES MOTORISÉS PAR TRAVERSE

1998-1999

		%	En UÉA*	% de l'espace occupé
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	446 082	23,4	473 483	19,5
Québec—Lévis	249 528	13,1	248 589	10,2
Île aux Grues—Montmagny	16 915	0,9	17 440	0,7
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	270 554	14,2	280 973	11,6
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	70 658	3,7	78 077	3,2
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	762 316	39,9	1 207 645	49,6
Matane—Baie-Comeau—Godbout	92 230	4,8	127 175	5,2
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	---	---	---	---

* *U.E.A. = Unités équivalentes automobiles*



% des véhicules motorisés

% de l'espace occupé

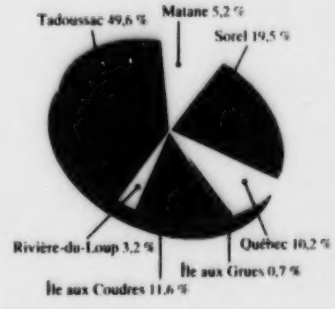


TABLEAU III — LES TRAVERSÉES EN 1998-1999

Traverses exploitées par la Société

	Prévues	Effectuées[1]	Annulées[2]	Supplémentaires	% de réussite[3]	Distance parcourue (en km approx.)
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	19 556	19 702	8	154	100,0	32 000
Québec—Lévis	25 154	23 855	1 357	58	94,6	24 000
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	9 915	10 140	8	233	99,9	38 000
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	33 216	34 512	517	1 813	98,4	55 000
Matane—Baie-Comeau—Godbout	1 578	2 128	4	554	99,7	125 000
Sous-total	**89 419**	**90 337**	**1 894**	**2 812**	**97,9**	**274 000**

Traverses exploitées en collaboration avec l'entreprise privée

	Prévues	Effectuées[1]	Annulées[2]	Supplémentaires	% de réussite[3]	Distance parcourue (en km approx.)
Île aux Grues—Montmagny	1 [illegible]	1 160	2	28	99,8	9 000
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	1 [illegible]	1 751	24	1	98,6	45 000
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	824	742	82	0	90,0	10 000
Sous-total	**3 732**	**3 653**	**108**	**29**	**97,1**	**64 000**
TOTAL	93 151	93 990	2 002	2 841	97,9	338 000

[1] Y compris les traversées supplémentaires occasionnées par les besoins du service.

[2] Les principales causes d'annulation sont les conditions climatiques ou les réparations d'urgence.

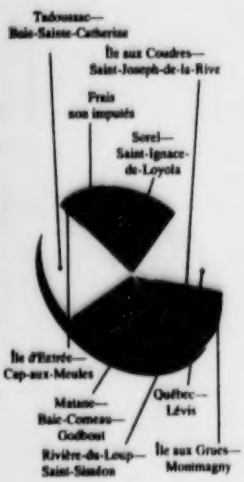
[3] Sans tenir compte des traversées supplémentaires.

■ TABLEAU IV — LES FINANCES

RÉSULTATS FINANCIERS PAR TRAVERSE

	1998-1999 $	%
Revenus		
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	2 835 875	22,8
Québec—Lévis	2 431 668	19,6
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	30 174	0,2
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	69 847	0,6
Matane—Baie-Comeau—Godbout	7 069 981	56,8
	12 437 545	**100,0**

	1998-1999 $	%
Dépenses		
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	5 917 127	13,0
Québec—Lévis	6 927 092	15,2
Île aux Grues—Montmagny[1]	658 892	1,5
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	5 533 028	12,2
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon[1]	1 314 287	2,9
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	10 101 525	22,2
Matane—Baie-Comeau—Godbout	10 333 522	22,7
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules[1]	130 283	0,3
Frais non imputés	4 562 557	10,0
	45 478 313 [2]	**100,0**



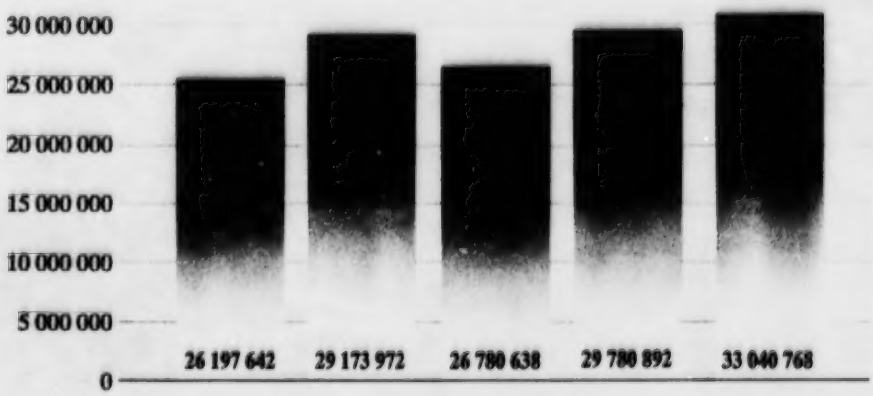
[1] En vertu d'ententes de services avec trois transporteurs maritimes, les revenus 1998-1999 provenant des services de traversiers entre île aux Grues—Montmagny (6 973 $), Rivière-du-Loup—Saint-Siméon (4 303 176 $) et île d'Entrée—Cap-aux-Meules (14 812 $) sont appliqués contre les dépenses qui s'y rapportent.

[2] La participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations au montant de 7 346 333 $ a été déduite des dépenses.

PERTE AVANT PARTICIPATION GOUVERNEMENTALE AU FONCTIONNEMENT

	1994-1995 $	1995-1996 $	1996-1997 $	1997-1998 $	1998-1999[1] $
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	3 067 944	3 500 718	2 567 858	2 370 014	3 081 252
Québec—Lévis	4 948 582	6 356 263	5 601 979	5 522 859	4 495 424
Île aux Grues—Montmagny	741 380	533 747	652 174	815 137	658 892
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	5 628 389	6 118 642	5 376 397	5 657 617	5 502 854
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	1 151 066	1 385 320	1 373 460	1 167 689	1 314 287
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	7 732 041	5 513 969	6 766 227	8 550 931	10 031 678
Matane—Baie-Comeau—Godbout	2 824 795	5 628 954	4 320 347	2 925 911	3 263 541
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	103 445	118 359	122 196	128 091	130 283
Frais non imputés[2]				2 642 643	4 562 557

Pour l'ensemble

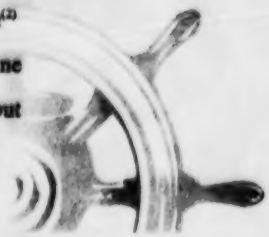


(1) La participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations au montant de 7 346 333 $ été déduite des dépenses.

(2) Les frais non imputés représentent les coûts du *N.M. Félix-Antoine-Savard.*

■ TABLEAU V — POURCENTAGE D'AUTOFINANCEMENT[1]

	1997-1998 %	1998-1999 %
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	52,8	47,9
Québec—Lévis	26,9	35,1
Île aux Grues—Montmagny[2]	1,0	1,0
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	0,3	0,5
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon[2]	78,8	76,6
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	0,6	0,7
Matane—Baie-Comeau—Godbout	68,4	68,4
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules[2]	10,4	10,2
Pour l'ensemble	34,2	33,7



(1) Cet indicateur mesure la rentabilité en comparant les revenus aux coûts.

(2) Les revenus provenant des traverses gérées avec la participation de l'entreprise privée sont ajoutés aux dépenses nettes aux fins de calcul des indicateurs de rendement.

Partie III — ÉTATS FINANCIERS

RAPPORT DE LA DIRECTION

Les états financiers de la Société des traversiers du Québec ont été dressés par la direction, qui est responsable de leur préparation et de leur présentation, y compris les estimations et les jugements importants. Cette responsabilité comprend le choix de conventions comptables appropriées et qui respectent les principes comptables généralement reconnus. Les renseignements financiers contenus dans le reste du rapport annuel d'activités concordent avec l'information donnée dans les états financiers.

Pour s'acquitter de ses responsabilités, la direction maintient un système de contrôles comptables internes, conçu en vue de fournir l'assurance raisonnable que les biens sont protégés et que les opérations sont comptabilisées correctement et en temps voulu, qu'elles sont dûment approuvées et qu'elles permettent de produire des états financiers fiables.

La Société reconnaît qu'elle est responsable de gérer ses affaires conformément aux lois et règlements qui la régissent.

Le Conseil d'administration doit surveiller la façon dont la direction s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en matière d'information financière et il a approuvé les états financiers.

Le Vérificateur général du Québec a procédé à la vérification des états financiers de la Société des traversiers du Québec, conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et son rapport expose la nature et l'étendue de cette vérification et l'expression de son opinion.

Liguori Hinse, ing.
Président-directeur général

Québec, le 8 juin 1999

Société des traversiers du Québec
États financiers de l'exercice terminé le 31 mars 1999

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au Ministre des Finances

J'ai vérifié le bilan de la Société des traversiers du Québec au 31 mars 1999 ainsi que l'état des résultats et déficit et l'état de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 mars 1999 ainsi que des résultats de son exploitation et de l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la *Loi sur le Vérificateur général* (L.R.Q., chapitre V-5.01), je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Le vérificateur général du Québec,
Guy Breton, FCA

Québec, le 8 juin 1999

Société des traversiers du Québec

RÉSULTATS ET DÉFICIT DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1999

	1999	1998
DÉPENSES		
Frais d'exploitation (note 3)	**30 967 369 $**	28 908 798 $
Frais d'administration (note 4)	**3 256 613**	2 930 736
Amortissement des immobilisations	**12 554 848**	10 332 641
Frais financiers	**6 045 816**	5 124 000
	52 824 646	47 296 175
REVENUS		
Transport des véhicules	**7 073 926**	6 123 396
Transport des passagers	**4 917 497**	4 645 287
Autres (note 5)	**446 122**	319 308
	12 437 545	11 087 991
PERTE AVANT PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES	**40 387 101**	36 208 184
PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES (note 6)	**38 950 338**	34 575 025
PERTE NETTE	**1 436 763**	1 633 159
DÉFICIT AU DÉBUT	**8 385 227**	6 752 068
DÉFICIT À LA FIN	**9 821 990 $**	8 385 227 $

Société des traversiers du Québec

BILAN AU 31 MARS 1999

	1999	1998
ACTIF		
À court terme		
Encaisse	1 242 317 $	1 497 734 $
Dépôt à terme	-	1 100 000
Débiteurs (note 7)	1 887 706	744 451
Participation gouvernementale recouvrable (note 8)	1 103 998	1 142 515
	4 234 021	4 484 700
Participation gouvernementale recouvrable (note 8)	12 880 739	6 223 508
Placement - au coût	-	27 500
Immobilisations (note 9)	85 454 612	96 406 284
	102 569 372 $	107 141 992 $
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs et frais courus	4 433 379 $	4 111 418 $
Versements sur la dette à long terme (note 10)	4 262 327	3 893 464
	8 695 706	8 004 882
Loyers perçus d'avance	180 000	-
Dette à long terme (note 10)	94 398 103	98 660 430
Participations gouvernementales reportées (note 11)	7 617 553	7 361 907
	110 891 362	114 027 219
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE (DÉFICITAIRE)		
Capital-actions (note 12)	1 500 000	1 500 000
Déficit	(9 821 990)	(8 385 227)
	(8 321 990)	(6 885 227)
	102 569 372 $	107 141 992 $

ENGAGEMENTS (note 13)

POUR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Liguori Hinse

Yvan Desgagnés

Société des traversiers du Québec

ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1999

	1999	1998
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Perte nette	(1 436 763)$	(1 633 159)$
Éléments sans incidence sur les liquidités :		
Amortissement des immobilisations	12 554 848	10 332 641
Augmentation de la participation gouvernementale recouvrable	(6 657 231)	(4 782 242)
Virement de participations gouvernementales reportées	(727 619)	(835 502)
(Profit) Perte sur vente d'actifs	(44 310)	46 733
	3 688 925	3 128 471
Variation des éléments d'actif et de passif liés à l'exploitation	(782 777)	(604 699)
Liquidités provenant des activités d'exploitation	2 906 148	2 523 772
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Dette à long terme	-	14 179 531
Participation gouvernementale aux immobilisations	983 265	2 058 083
Loyers perçus d'avance	180 000	-
Remboursement de la dette à long terme	(3 893 464)	(3 398 912)
Liquidités provenant des (utilisées pour les) activités de financement	(2 730 199)	12 838 702
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisitions d'immobilisations	(1 972 216)	(15 303 775)
Produit de la vente d'actifs	440 850	584
Liquidités utilisées pour les activités d'investissement	(1 531 366)	(15 303 191)
AUGMENTATION (DIMINUTION) DES LIQUIDITÉS	(1 355 417)	59 283
LIQUIDITÉS AU DÉBUT	2 597 734	2 538 451
LIQUIDITÉS À LA FIN	1 242 317 $	2 597 734 $

Les liquidités de la Société comprennent l'encaisse et le dépôt à terme.

Société des traversiers du Québec

NOTES COMPLÉMENTAIRES
31 MARS 1999

1. CONSTITUTION ET OBJET

La Société des traversiers du Québec est une compagnie à fonds social constituée par loi spéciale (L.R.Q., chapitre S-14) dont les actions font partie du domaine public du Québec et sont réservées au ministre des Finances. La Société a pour objet notamment de fournir des services de transport par traversiers entre les rives des fleuves, rivières et lacs situés dans le Québec.

2. CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers de la Société ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus. Ces états comprennent des montants fondés sur les meilleurs jugements et estimations.

Immobilisations

Une valeur basée sur le coût d'origine ou sur la valeur foncière municipale, ou déterminée à la suite d'une évaluation technique, a été attribuée aux immobilisations acquises par donation. Les autres immobilisations sont inscrites au coût d'acquisition, lequel comprend les intérêts encourus durant les travaux de construction ou de rénovation.

Les immobilisations sont amorties selon les méthodes et les taux suivants :

	Méthode	Taux
Quais	Solde dégressif	5 %
Bâtiments	Solde dégressif	10 %
Navires	Solde dégressif	15 %
Ameublement et équipement	Solde dégressif	20 %
Matériel roulant	Solde dégressif	30 %
Améliorations locatives	Linéaire	Durée du bail
Navires loués en vertu de contrats de location-acquisition	En fonction du remboursement du principal des obligations correspondantes	-

Participation gouvernementale recouvrable

La participation gouvernementale recouvrable correspond à l'écart entre, d'une part, la somme des dépenses d'intérêts encourues sur des emprunts du Fonds de financement afférents à l'acquisition d'immobilisations et de l'amortissement cumulé sur ces immobilisations et, d'autre part, les subventions du gouvernement du Québec reçues pour permettre les versements sur ces emprunts.

Participations gouvernementales reportées

La contrepartie de la valeur attribuée aux biens acquis par donation et les subventions pour l'acquisition d'immobilisations sont comptabilisées comme participations gouvernementales reportées et sont virées aux résultats selon les mêmes méthodes et taux d'amortissement que les immobilisations en cause.

3. FRAIS D'EXPLOITATION

	1999	1998
Traitements et avantages sociaux	15 946 424 $	15 995 980 $
Contrats d'opération	1 688 566	1 544 208
Carburant	2 347 767	2 690 519
Entretien et réparation - navires	5 202 073	3 583 141
Entretien et réparation - quais	2 413 479	991 776
Entretien et réparation - bâtiments	344 473	486 276
Taxes foncières et scolaires	716 532	669 068
Assurances	1 089 233	1 236 965
Autres	2 007 261	1 720 018
Recouvrements des assureurs pour réclamations d'accidents imputables aux navires	(788 439)	(9 153)
	30 967 369 $	28 908 798 $

4. FRAIS D'ADMINISTRATION

	1999	1998
Traitements et avantages sociaux	2 455 149 $	2 200 689 $
Formation du personnel	119 265	121 780
Papeterie et impression	52 994	48 146
Honoraires professionnels	201 476	206 532
Autres	427 729	353 589
	3 256 613 $	2 930 736 $

5. AUTRES REVENUS

	1999	1998
Intérêts sur dépôts bancaires	100 382 $	51 003 $
Intérêts sur l'ajustement de la cotisation de la Commission de la santé et de la sécurité du travail	15 455	14 713
Dividendes	13 200	19 800
Stationnement et divers	52 125	54 959
Distributeurs automatiques et concession alimentaire	174 719	174 601
Affichage publicitaire	45 931	43 465
Location de navires	-	7 500
Profit (perte) sur vente d'actifs	44 310	(46 733)
	446 122 $	319 308 $

6. PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES

	1999	1998
Subventions du gouvernement du Québec	38 222 719 $	33 739 523 $
Virement de participations gouvernementales reportées (note 11)	727 619	835 502
	38 950 338 $	34 575 025 $

7. DÉBITEUR

	1999	1998
Secteur du transport	208 152 $	310 786 $
Secteur gouvernemental	27 653	18 477
Subvention à recevoir du ministère des Transports	750 000	200 000
Réclamations d'accident à recevoir	835 000	150 000
Autres	66 901	65 188
	1 887 706 $	744 451 $

8. PARTICIPATION GOUVERNEMENTALE RECOUVRABLE

Le gouvernement s'est engagé à verser à la Société les sommes nécessaires pour qu'elle soit en mesure de s'acquitter de ses obligations sur des emprunts du Fonds de financement servant à financer l'acquisition d'immobilisations, après s'être assuré que la Société n'est pas en mesure de le faire.

La participation recouvrable s'établit comme suit :

	1999	1998
Solde au début	7 366 023 $	1 774 233 $
Amortissement des immobilisations	8 738 488	6 552 521
Intérêts encourus sur les emprunts	4 864 990	3 751 377
	20 969 501	12 078 131
Participations gouvernementales reçues	(6 984 764)	(4 712 108)
Solde à la fin	13 984 737 $	7 366 023 $

Ce solde se rapporte aux éléments suivants du bilan :

Emprunts du Fonds de financement (note 10)	62 974 780 $	65 056 037 $
Coût non amorti des immobilisations financées à long terme (note 9)	(50 094 041)	(58 832 529)
	12 880 739	6 223 508
Intérêts courus sur ces emprunts	1 103 998	1 142 515
	13 984 737 $	7 366 023 $

9. IMMOBILISATIONS

	1999					1998
	FINANCÉES À LONG TERME (note 8)	ACQUISES DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (note 10)	ACQUISES PAR DONATION (note 11)	AUTRES	TOTAL	TOTAL
	$	$	$	$	$	$
COÛT						
Terrains	-	-	63 794	18 145	81 939	81 939
Quais	932 712	23 108 643	3 795 452	74 622	27 911 429	27 911 429
Bâtiments	-	1 833 667	4 375 145	603 233	6 812 045	5 727 868
Navires	66 160 640	-	33 874 738	902 671	100 938 049	100 938 049
Navires loués en vertu de contrats de location-acquisition	-	-	-	25 957 545	25 957 545	25 957 545
Ameublement et équipement	-	-	7 087	1 474 105	1 481 192	1 255 394
Matériel roulant	-	-	-	91 346	91 346	91 346
Améliorations locatives	-	-	215 930	637 793	853 723	853 723
	67 093 352	24 942 310	42 332 146	29 759 460	164 127 268	162 817 293
AMORTISSEMENT CUMULÉ						
Quais	111 984	6 121 666	2 764 926	47 653	9 046 229	8 053 326
Bâtiments	-	859 182	1 600 969	333 648	2 793 799	2 788 283
Navires	16 887 327	-	30 894 949	859 383	48 641 659	39 412 882
Navires loués en vertu de contrats de location-acquisition	-	-	-	16 625 341	16 625 341	14 731 923
Ameublement et équipement	-	-	7 003	811 873	818 876	722 061
Matériel roulant	-	-	-	71 412	71 412	62 868
Améliorations locatives	-	-	161 940	513 400	675 340	639 666
	16 999 311	6 980 848	35 429 787	19 262 710	78 672 656	66 411 009
VALEUR NETTE	50 094 041	17 961 462	6 902 359	10 496 750	85 454 612	96 406 284

10. DETTE À LONG TERME

	1999	1998
Dû au gouvernement du Québec payable sur demande, sans intérêt et selon des modalités qui seront convenues entre le ministre des Finances et la Société en vertu d'une entente relative à la cession, par le gouvernement du Québec à la Société, de bâtiments et de quais	**25 551 410 $**	25 551 410 $
Emprunts du Fonds de financement, 8,49 %, remboursables par des versements semestriels de 1 766 415 $ échéant en juin 2011	**26 882 394**	28 063 159
Emprunt du Fonds de financement, 6,96 %, remboursable par des versements semestriels de 1 725 967 $ échéant en janvier 2018	**36 092 386**	36 992 878
Obligations découlant de contrats de location-acquisition, à des taux de 10,6 % et 10,8 %, échéant en 2001	**10 134 240**	11 946 447
	98 660 430	102 553 894
Versements échéant en deçà d'un an	**4 262 327**	3 893 464
	94 398 103 $	98 660 430 $

Les versements en capital à effectuer sur les emprunts au cours des cinq prochains exercices s'établissent comme suit :

2000	2 245 853 $
2001	2 423 592
2002	2 615 532
2003	2 822 819
2004	3 046 690

Les paiements minimums exigibles sur les obligations découlant de contrats de location-acquisition s'établissent comme suit :

2000	3 074 244 $
2001	8 948 233
Total des paiements minimums exigibles	12 022 477
Montant représentant les intérêts inclus dans les paiements minimums exigibles	1 888 237
	10 134 240 $

11. PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES REPORTÉES

Participations gouvernementales à l'acquisition d'immobilisations :

	1999	1998
a) Gouvernement du Québec		
Solde au début	**7 159 002 $**	5 910 279 $
Participation de l'exercice	**983 265**	2 058 083
	8 142 267	7 968 362
Virement aux résultats d'un montant équivalent à l'amortissement des immobilisations subventionnées ou acquises par donation	**(703 011)**	(809 360)
Solde à la fin	**7 439 256**	7 159 002
b) Gouvernement du Canada		
Solde au début	**202 905**	229 047
Virement aux résultats d'un montant équivalent à l'amortissement des immobilisations subventionnées ou acquises par donation	**(24 608)**	(26 142)
Solde à la fin	**178 297**	202 905
	7 617 553 $	7 361 907 $
Ce solde se rapporte aux éléments suivants :		
Terrains	**63 794 $**	63 794 $
Quais	**1 030 526**	1 084 765
Bâtiments	**2 774 176**	1 397 617
Navires	**2 979 789**	3 505 634
Ameublement et équipement	**84**	105
Améliorations locatives	**53 990**	64 786
	6 902 359	6 116 701
Solde non dépensé de la subvention à l'acquisition d'immobilisations	**715 194**	1 245 206
	7 617 553 $	7 361 907 $

12. CAPITAL-ACTIONS

	1999	1998
Autorisé :		
100 000 actions d'une valeur nominale de 100 $ chacune		
Émis et payé :		
15 000 actions	1 500 000 $	1 500 000 $

13. ENGAGEMENTS

- La Société a signé un bail à long terme échéant en 2004 pour des locaux à la gare de Lévis. Ce bail comporte une première option de renouvellement de quinze ans et une option additionnelle de quatorze ans.

En vertu d'ententes de services avec trois transporteurs maritimes visant à maintenir des services de traversiers, la Société s'est engagée à leur verser une rémunération annuelle afin de payer certaines allocations et de combler leur déficit budgétaire.

Pour l'exercice terminé le 31 mars 1999, la dépense de loyer pour les locaux de la gare s'élève à 44 936 $ et la rémunération versée aux transporteurs totalise 1 688 566 $.

Au 31 mars 1999 les engagements de la Société s'établissent comme suit :

	Bail	Ententes de services *
2000	45 000 $	1 831 019 $
2001	45 000	1 713 732
2002	45 000	421 594
2003	45 000	429 456
2004 et subséquemment	67 500	437 675
	247 500 $	4 833 476 $

* Basées sur une estimation de coûts prévus aux contrats et des déficits budgétaires des transporteurs.

- Le 30 mars 1999, le gouvernement du Québec a autorisé le versement d'une subvention de 750 000 $ à la Société pour qu'elle procède à la construction de gares maritimes aux terminaux de Tadoussac et de Baie-Sainte-Catherine. Des honoraires professionnels de 34 806 $ ont été capitalisés au 31 mars 1999.

14. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

En plus des opérations entre apparentés déjà exposées dans les états financiers, la Société est apparentée à tous les ministères et fonds spéciaux ainsi qu'à tous les organismes et entreprises contrôlés directement ou indirectement par le gouvernement du Québec ou soumis, soit à un contrôle conjoint, soit à une influence notable commune de la part du gouvernement du Québec. La Société n'a conclu aucune opération commerciale avec ces apparentés autrement que dans le cours normal de ses activités et aux conditions commerciales habituelles. Ces opérations ne sont pas exposées distinctement dans les états financiers.

15. RÉGIMES DE RETRAITE

- **Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP)**

  La majorité des membres du personnel de la Société participent au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics. Ce régime est à prestations déterminées et comporte des garanties à la retraite et au décès.

  Les cotisations de la Société imputées aux résultats de l'exercice s'élèvent à 402 174 $ (1998 : 397 824 $). Les obligations de la Société envers ce régime gouvernemental se limitent à ses cotisations à titre d'employeur.

- **Autres régimes**

  Les autres employés et employées participent à deux régimes de retraite inter-entreprises et la responsabilité de la Société se limite aux cotisations pour services courants à titre d'employeur. Les cotisations de la Société imputées aux résultats de l'exercice s'élèvent à 223 319 $ (1998 : 220 395 $).

16. INSTRUMENTS FINANCIERS

Les valeurs comptables des actifs et des passifs financiers à court terme constituent une estimation raisonnable de leur juste valeur en raison de l'échéance rapprochée de ces instruments.

La juste valeur des dettes à long terme ne peut être estimée avec suffisamment de fiabilité compte tenu de l'absence de marché pour ce type de dette.

Au 31 mars 1999, la Société avait des lignes de crédit bancaire à court terme totalisant 10 000 000 $ (10 000 000 $ en 1998) sur lesquelles elle n'avait prélevé aucun montant (néant en 1998). Ces lignes de crédit sont des facilités de crédit à terme d'exploitation autorisées jusqu'au 31 juillet 2002 qui portent intérêt au taux préférentiel et ne sont pas garanties par des actifs déterminés de la Société.

17. INCERTITUDE DÉCOULANT DU PROBLÈME DU PASSAGE À L'AN 2000

Les systèmes informatiques sensibles aux dates peuvent entraîner des erreurs lorsque des informations faisant intervenir des dates de l'an 2000 sont traitées. En outre, des problèmes semblables peuvent se manifester dans des systèmes qui utilisent certaines dates de l'année 1999 pour représenter autre chose qu'une date. Les répercussions du problème du passage à l'an 2000 pourront se faire sentir le 1er janvier de l'an 2000, ou encore avant ou après cette date, et, si l'on n'y remédie pas, les conséquences sur l'exploitation et l'information financière peuvent aller d'erreurs mineures à une défaillance importante des systèmes qui pourraient nuire à la capacité de la Société d'exercer normalement ses activités.

La Société a mis en place un plan de correction pour remédier à cette incertitude. Il n'est pas possible d'être certain que tous les aspects du problème du passage à l'an 2000 qui ont une incidence sur la Société, y compris ceux qui ont trait aux efforts déployés par les clients, les fournisseurs ou d'autres tiers, seront entièrement résolus.